

Helsinki

13.8.2024

# Liikenteen ilmastopaneelin julkilausuma



# Sisällys

1	Johdanto.....	3
2	Menetelmä .....	3
3	Paneelin julkilausuma eli suositukset .....	4
A.	Joukkoliikennettä pitää kehittää entistä sujuvammaksi, nopeammaksi ja edullisemmaksi .....	4
B.	Talvikunnossapitoa pitää parantaa talviliikkumisen helpottamiseksi .....	5
C.	Kaupunkirakennetta pitää kehittää sujuva arki ja lähipalvelut edellä.....	5
D.	Autoa tarvitsevat tulee huomioida ympäristövyöhykkeiden toteutuksessa .....	6
E.	Pyöräliikenteen edellytyksiä pitää parantaa selkeällä ja kattavalla pyöräilyverkolla .....	6
4	Taustaa suosituksille: mitä panelistit arvostavat liikkumisessa ja ympäristössä? .....	7
4.1	Panelistit arvostavat viihtyisää, turvallista ja esteetöntä kaupunkia.....	7
4.2	Liikkumisen sujuvuus on niin kulkijoiden kuin kaupungin vastuulla.....	8
4.3	Päästöttömiin autoihin liittyy huolia.....	8
4.4	Sääolosuhteet ja vuodenaajat vaikuttavat huomattavasti liikkumiseen.....	8
4.5	Reittien suunnittelussa huomioitava erilaiset liikkujat .....	8

# 1 Johdanto

Hiilineutraaliuteen pääsemiseksi Helsinki tarvitsee uusia toimenpiteitä erityisesti liikenteessä. Kaupunki on tunnistanut toimenpidekokonaisuuden, jolla saataisiin aikaan tehokkaita päästövähennyksiä: päästörajoitusvyöhykkeet, siirtymäajan jälkeen luopuminen ilmastopäästöjä tuottavasta henkilöautoliikenteestä sekä kestävien kulkumuotojen vahvistaminen, kuten kaduilta nykyistä isomman tilan varaaminen kävelylle, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle.

Osana päätöksenteon valmistelua Helsinki kutsui kaupunkilaisia paneeliin arvioimaan ilmastotekojen vaikutuksia arkeensa. Tavoite oli pohtia, miten ratkaisujen vaikutukset kohdentuvat mahdollisimman reilulla tavalla erilaisten kaupunkilaisten elämään: miten liikkuminen on tulevaisuudessa mahdollisimman sujuvaa ja reilua eri alueilla asuville, erilaisissa perhetilanteissa eläville ja eri tulotason kaupunkilaisille?

## 2 Menetelmä

Kutsu paneeliin lähetettiin satunnaisotannalla valituille 5 000 täysi-ikäiselle helsinkiläiselle, joista mukaan valittiin kuusikymmentä osallistujaa. Kutsuun vastanneista kaupunkilaisista valittiin paneeli, joka edustaa ikäjakaumaltaan, taustaltaan ja käyttämiltään liikkumismuodoilta helsinkiläisiä. Lisäksi paneelin keskusteluihin kutsuttiin osallistumaan jäseniä kaupungin vammaisneuvostosta, vanhusneuvostosta ja nuorisoneuvostosta, kaksi jäsentä kustakin. Näin varmistettiin, että kaupunkilaisten näkökulma on mahdollisimman moninaisesti edustettuna.

Kaupunkilaisten paneeli on uusi osallistumisen muoto Helsingissä. Paneeli rakentui deliberatiivisen eli puntaroivan demokratian periaatteille. Puntaroivissa kansalaiskeskusteluissa perehdyttiin asiantuntijoiden kanssa Helsingin ilmastotavoitteisiin sekä keskusteltiin toimien vaikutuksista ja huomioitavista asioista rakentavassa ilmapiirissä.

Paneeli tapasi keväällä ja kesällä 2024 kolme kertaa ja muodosti tämän lausuman, joka esitellään Helsingin kaupunkiympäristölautakunnalle syksyllä 2024. Ensimmäisessä tapaamisessa kerättiin tietoa siitä, miten helsinkiläisten arki ja Helsinki kaupunkina muuttuu, jos kaupungin liikenteen päästövähennystoimia toteutetaan. Toisessa tapaamisessa paneeli loi kaupungille toimintasuositukset siitä, miten liikkuminen olisi tulevaisuudessa sujuvaa kaikille helsinkiläisille. Kolmannessa tapaamisessa lausuma viimeisteltiin.

# 3 Paneelin julkilausuma eli suositukset

Jos kaupunki toteuttaa selvitetävänä olevat liikenteen päästövähennystoimet, liikenteen ilmastopaneeli toivoo, että toteutuksessa huomioidaan seuraavat asiat.

Muutoksessa päästöttömään liikenteeseen on huomioitava erityisryhmät ja erilaiset liikkujat, kuten vammaiset, pitkäaikaissairaat ja ikäihmiset (muun muassa joukkoliikenteen esteettömyys, kuljetuspalvelut), neuroepätyypilliset ja aistiherkät (melu), pienituloiset (taloudellinen tuki) sekä naiset (turvallisuus). Nämä ryhmät on tärkeä ottaa osaksi heihin kohdistuvien päätösten suunnittelua.

Paneelilla on viisi suositusta:

## A. Joukkoliikennettä pitää kehittää entistä sujuvammaksi, nopeammaksi ja edullisemmaksi

Paneeli äänesti joukkoliikenteen kehittämisen kaikkein tärkeimmäksi kaupunkilaisia tukeväksi keinoksi päästövähennystoimien toteuttamisessa. Joukkoliikenteen on oltava hinnaltaan ja matkajalaltaan houkutteleva, helppo ja toimiva vaihtoehto autolle.

Joukkoliikenteen tulee olla selvästi nykyistä halvempaa tai jopa maksutonta. Joukkoliikenteen käyttöä voisi tukea myös taloudellisin kannustimin tai tarjota alennusta niille, jotka vaihtavat autosta joukkoliikenteen käyttäjiksi. Nykyiset erityisryhmien HSL:n vapaaliput on säilytettävä. Monille nykyisen kertalipun voimassaoloaika on liian lyhyt ja hinta korkea.

Joukkoliikenteen esteettömyyttä ja saavutettavuutta on parannettava huomioiden liikuntarajoitteiset ja muut vammaiset, lastenvaunujen kanssa liikkuvat ja ikäihmiset. Pitkien poikittaisliikenteen linjojen lisäksi tulisi lisätä lyhyitä, lähiöiden sisällä kulkevia linjoja, joiden kyydissä pääsee harrastusten ja kaupan lisäksi esimerkiksi juna- tai metroasemalle. Vuorovälejä on kysynnän mukaan tihennettävä. Autojen liityntäpysäköintiä on lisättävä ja syöttöliikennettä asemille tehostettava esimerkiksi kaupunginosien sisällä. Useita eri kulkutapoja tulee voida yhdistellä nykyistä paremmin vaikkapa ottamalla pyörän helposti mukaan joukkoliikenteeseen.

Kaupunkipyörien lisäksi julkiseen liikenteeseen voi tuoda myös muita yhteiskäyttökulkumuotoja, kuten sähköpotkulaudat ja kevyet katetut yhteiskäyttöajoneuvot talviliikkumiseen.

## **B. Talvikunnossapitoa pitää parantaa talviliikkumisen helpottamiseksi**

Kävelyn ja pyöräilyn on oltava mahdollisimman vaivatonta myös talvella. Nykyinen isoja väyliä priorisoiva talvikunnossapito ei tue jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden eikä etenkään liikuntarajoitteisten, vammaisten, lastenvaunujen kanssa liikkuvien tai ikäihmisten turvallista liikkumista talviolosuhteissa. Lumen lisäksi liukkaus voi estää turvallista kulkemista ja muun muassa joukkoliikennepysäkeille pääsyä.

Toimiva talvikunnossapito edistää myös julkisen liikenteen käyttöä. Kävely- ja pyöräteistä tulee huolehtia yhtä hyvin tai paremmin kuin autoteistä. Kävely- ja pyöräteitä ei saa käyttää lumensäilytyspaikkoina, ja lumet pitää siirtää nopeasti pois valtaamasta parkkipaikkoja ja kulkuväyliä. Tehokas liukkauden torjunta nähdään tärkeänä. Paneeli ehdottaa myös auraukspäätteen lisäämistä ja kunnossapitotiedotetta, josta pystyy seuraamaan alueensa tilannetta ja rohkaistua lähtemään liikkeelle myös talvella.

## **C. Kaupunkirakennetta pitää kehittää sujuva arki ja lähipalvelut edellä**

Paneeli pitää kaupunkirakennetta olennaisena tekijänä kaupunkilaisten liikkumistarpeiden muotoutumisessa. Liikennejärjestelmän kehittämisessä tulisi lähteä siitä, että liikkuminen kestäväillä kulkumuodoilla olisi kaikkein sujuvin vaihtoehto. Liikennejärjestelmää tulee kehittää tietopohjaisesti ja punniten toimenpiteiden vaikutuksia monipuolisesti. Tulee myös varmistaa, että eri liikkumismuodot pelaavat yhteen ja joukkoliikenteellä on riittävät omat kaistat. Kaupunkirakenteen kehittämisessä tulee huomioida myös esteettömyys, viihtyisyys, kauneus ja lähiluonnon säilyttäminen.

Paneeli peräänkuuluttaa lähiympäristöjen ja lähipalveluiden kehittämistä ympäri kaupunkia. Mitä lähempänä kaupunkilaisten harrastukset, työpaikat, kaupat, koulut ja sosiaali- ja terveyspalvelut ovat, sitä pienempi tarve on liikkua kauas esimerkiksi autolla. Kukoistavat lähipalvelut lisäävät yhteisöllisyyttä ja alueiden arvostusta.

## **D. Autoa tarvitsevat tulee huomioida ympäristövyöhykkeiden toteutuksessa**

Yksityisautoilun on oltava jatkossakin mahdollista sitä tarvitseville.

Harkinnanvaraisille ryhmille on suotava mahdollisuus ajoon polttomoottoriautolla tai pidempi siirtymäaika päästöttömään autoiluun. Autoa tarvitsevia ryhmiä ovat paneelin mukaan esimerkiksi:

- työssään välttämättä autoa tarvitsevat
- taksit, invataksit ja muut kuljetuspalvelut
- ruoan ja tavaroiden kotiinkuljetus
- saattoliikenne esimerkiksi terveydenhuoltoon ja terveydenhuollon matkat
- tulkit, muut avustajat ja tukipalvelut
- kotihoito, kotisairaanhoido ja siivouspalvelut
- poliisi, pelastustoimi ja ambulanssit
- liikkumisesteisen pysäköintitunnuksella varustetut autot

On mietittävä keinoja siihen, että keskusta-alueella pääsee jatkossakin kulkemaan sujuvasti autolla. Yksi keino päästöttömän autoilun mahdollistamiseksi muille kuin harkinnanvaraisille ryhmille ovat yhteiskäyttöautot.

## **E. Pyöräliikenteen edellytyksiä pitää parantaa selkeällä ja kattavalla pyöräilyverkolla**

Pyöräilyä tulee helpottaa huolehtimalla selkeästä, jatkuvasta ja kattavasta pyöräilyinfrastruktuurista. Tämä tarkoittaa katkeamattomia reittejä ja yksisuuntaisia pyöräteitä. Turvallisuutta lisääisi, että eri liikkujaryhmät erotetaan mahdollisuuksien mukaan toisistaan, eli suunnitellaan pyöräkaistat erilleen kävelyteistä. Reitit pitää merkitä nykyistä selkeämmin ja ennakoivalla opastuksella varmistaa, että pyöräilijät tietävät säännöt ja noudattavat niitä.

Pyöräteiden kuntoa on parannettava. Samoin pyörien turvallista pysäköintiä ja säilytystä tulee edistää: nyt pyörää ei uskalla jättää esimerkiksi keskusta-alueelle tai metroasemille. Pyöräilyyn panostamisen ohella on pidettävä huolta jalankulkijoiden, liikuntarajoitteisten ja muiden vammaisten sekä lastenvaunujen kanssa kulkevien turvallisuudesta, sujuvasta ja viihtyisästä liikkumisesta. Esimerkiksi kävelyteiden on syytä olla tarpeeksi leveitä ja esteettämiä.

# 4 Taustaa suosituksille: mitä panelistit arvostavat liikkumisessa ja ympäristössä?

## 4.1 Panelistit arvostavat viihtyisää, turvallista ja esteetöntä kaupunkia

Panelistit asuvat, elävät ja liikkuvat monipuolisesti Helsingissä. Oma asuinalue oli monille lempipaikka kaupungissa, ja lähiluonto ja merellisyys ovat yleisesti tärkeitä. Keskustan ravintolat ja monipuolinen kulttuuritarjonta olivat mieleisiä monelle, ja useat panelistit harrastavat monipuolisesti liikuntaa ja urheilua ympäri kaupunkia. Paneelin keskusteluissa nousi esiin, että moni arvostaa arjen asioinnin sujuvuutta kaikkina vuodenaikoina enemmän kuin esimerkiksi kaupunkitapahtumia.

Kaupungissa liikkumisessa panelistit arvostavat kävelyn ja pyöräilyn helppoutta sekä turvallisia ja esteettömiä reittejä. Hyvä ilmanlaatu ja maltillinen melutaso tekevät kaupungista viihtyisän asua ja liikkua. Kävellessä paikasta toiseen valitaan ehkä vehreämpi ja viihtyisämpi reitti, vaikka se olisikin hieman pidempi. Keskusta-alueen viihtyisyys kasvaa, kun siellä on vähemmän autoja ja enemmän tilaa puistoille ja ihmisten kulkemiselle.

Panelistien joukossa oli niin vannoutuneita joukkoliikenteen käyttäjiä kuin henkilöautoilijoitakin, mutta valtaosa vaihteli joustavasti eri kulkumuotojen välillä. Moni autoilija mainitsi, että kulkee arjessa lähinnä joukkoliikenteellä tai kävellen, mutta käyttää henkilöautoa esimerkiksi mökkimatkoihin tai muihin pidempiin vapaa-ajan retkiin.

Paneelia eniten jakanut aihe oli keskustelu kaupunkilaisten oikeudesta yksityisautoiluun myös ilman pakottavaa syytä tai erityistarvetta. Osa koki, että päästövähennystoimien toteuttaminen voi vaarantaa tämän oikeuden.

## **4.2 Liikkumisen sujuvuus on niin kulkijoiden kuin kaupungin vastuulla**

Selkeästi merkityt reitit ja hyvät opasteet sekä talvikunnossapito ja maltilliset nopeusrajoitukset nähtiin tärkeinä kaupungin työkaluina sujuvalle ja turvalliselle liikkumiselle. Panelistit näkivät ison vastuun myös kulkijoilla itsellään ja toivoivat, että yhteiset pelisäännöt olisivat kaikille liikkujille nykyistä selvemmat. Liikennekasvatus puhututti panelisteja. Lisäksi toivottiin, että liikenneturvallisuus ei olisi ensisijaisesti liikkujista kiinni: esimerkiksi risteysalueet pitäisi aina suunnitella selkeiksi ja intuitiivisiksi.

## **4.3 Päästöttömiin autoihin liittyy huolia**

Sähköauton ostaminen arvelutti monia panelisteja, koska ei ole varmuutta siitä, ovatko sähköautot vielä tulevinakin vuosina hyväksyttävä kulkumuoto. Kustannukset ovat tärkeä tekijä, joka vaikuttaa panelistien liikkumisvalintoihin. Moni piti sähköautoon vaihtamista isona kustannusnousuna, johon toivottiin tukea. Lisäksi huoli sähköön huoltovarmuudesta ja hinnasta mietitytti monia. Panelistit toivoivat, että kun sähköautoiluun kannustetaan, kaupunki myös lisäisi sähköautojen latauspaikkoja. Panelisteja mietitytti kuitenkin, ovatko sähköautojen latausinfraan laitettavat mahdolliset taloudelliset panostukset pois muista kaupunkilaisten tarpeista. Myös uuden teknologian kestävyys ja turvallisuus herättivät keskustelua. Sähköauton kantaman riittävyys omiin tarpeisiin mietitytti.

## **4.4 Sääolosuhteet ja vuodenajat vaikuttavat huomattavasti liikkumiseen**

Liikkumisen talviolosuhteet ja sääolot aiheuttivat paneelissa paljon keskustelua. Moni koki, että Suomen sääoloissa esimerkiksi pyörätiet toimivat puolet vuodesta lumenjätöpaikkoina, jolloin kalliit katuremontit ja ajoväylien muuttaminen pyöräväyliksi eivät ole järkeviä.

## **4.5 Reittien suunnittelussa huomioitava erilaiset liikkujat**

Panelistit pohtivat, ettei reittien ja liikkumisen suunnittelussa oteta riittävän hyvin huomioon erilaisia liikkujia. Liikennesuunnittelussa pienetkin yksityiskohdat voivat vaikuttaa yksittäisten ryhmien kulkemisen sujuvuuteen ja turvallisuuteen: esimerkiksi monet kävelyteiden kanttikivet ovat liian korkeita lastenvaunuille ja polttomootoriautoja hiljaisemmat päästöttömät ajoneuvot ovat vaikeampia havaita heikentyneillä aisteilla.